

## COMMISSIONE IX

## TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

45.

## SEDUTA DI GIOVEDÌ 4 MAGGIO 1989

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

## INDICE

	PAG.
<b>Proposte di legge</b> (Discussione e rinvio con nomina di un Comitato ristretto):	
Ridi ed altri: Finanziamento di opere di navigazione del sistema idroviario padano-veneto (2885);	
Torchio ed altri: Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (2906);	
Piro ed altri: Realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (2940);	
Gottardo ed altri: Finanziamento per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (3020);	
Ferrarini ed altri: Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (3152);	
Testa Antonio ed altri: Provvedimenti per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (3231);	
Zaniboni ed altri: Norme per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (3633) .....	3
Testa Antonio, <i>Presidente</i> .....	3, 5, 7
Angelini Giordano .....	5
Baghino Cesco Giulio .....	7
Maccheroni Giacomo .....	6
Mensurati Elio, <i>Relatore</i> .....	4

PAGINA BIANCA

**La seduta comincia alle 10,5.**

SEVERINO CANNELONGA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

**Discussione delle proposte di legge Ridi ed altri: Finanziamento di opere di navigazione del sistema idroviario padano-veneto (2885); Torchio ed altri: Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (2906); Piro ed altri: Realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (2940); Gottardo ed altri: Finanziamento per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (3020); Ferrarini ed altri: Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (3152); Testa Antonio ed altri: Provvedimenti per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (3231); Zaniboni ed altri: Norme per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (3633).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata delle proposte di legge di iniziativa dei deputati Ridi, Angelini Giordano, Pellegatti, Fagni, Cannelonga, Barbieri, Strada, Pacetti, Serafini Massimo, Solaroli, Ronzani, Chella, Ciafardini, Benevelli, Alborghetti, Trabacchi, Grilli, Montecchi, Serra e Bonfatti Pains: « Finanziamento di opere di navigazione del sistema idroviario padano-veneto »; Torchio, Zaniboni, Perani, Borri, Duce, Castagnetti Pierluigi, Bortolami, Bianchini, Bortolani, Cristofori, Ricci, Lu-setti, Savio, Pellicanò e Martino: « Inter-

venti per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto »; Piro, Fincato, Cristoni, Colucci e Capacci: « Realizzazione del sistema idroviario padano-veneto »; Gottardo, Bortolami, Rocelli, Anselmi, Zampieri, Saretta, Savio, Zuech, Dal Castello, Ferrari Wilmo, Pellizzari, Righi, Armellin, Frasson, Brunetto e Zambon: « Finanziamento per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto »; Ferrarini, Cristoni, Noci e Del Bue: « Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto »; Testa Antonio, Alberini, Barbalace, Bonsignore, Cerofolini, Ferrarini, Gottardo, Maccheroni, Martinazzoli, Noci, Piermartini, Potì, Reina, Sanguineti, Vazzoler e Zampieri: « Provvedimenti per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto »; Zaniboni, Cristofori, Rognoni, Armellin, Bianchini, Bianchi, Bonsignore, Bonetti, Borra, Borri, Bonferroni, Brunetto, Bortolami, Bortolani, Caccia, Casati, Duce, Frasson, Gelpi, Gottardo, Orsenigo, Patria, Perani, Pellizzari, Righi, Rivera, Rocelli, Sangalli, Savio, Saretta, Tesini, Torchio, Tarabini, Zampieri, Zolla e Zuech: « Norme per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto ».

Ritengo che sia stato estremamente opportuno procedere all'abbinamento delle proposte di legge concernenti il sistema idroviario padano-veneto, alcune delle quali nascono dall'esigenza di utilizzare uno stanziamento già previsto dalla legge finanziaria, che altrimenti resterebbe inutilizzato. Il nostro compito, infatti, è quello di definire un quadro normativo della materia in questione che sia valido per i prossimi decenni. Tale quadro normativo si rende necessario anche al fine di delineare criteri stabili in base

ai quali orientare le future decisioni di spesa, criteri che vengono individuati molto chiaramente nella proposta di legge di cui sono primo firmatario.

Ritengo, comunque, opportuno precisare che un sistema viario non si identifica esclusivamente con una rete di canali; quest'ultima, infatti, deve essere tale da consentire la navigazione dei natanti in presenza di un sistema di interscambio delle merci.

Per quanto riguarda, in particolare, il sistema idroviario padano-veneto, caratterizzato da un notevole volume di traffico, sono state avanzate numerose sollecitazioni, da parte di enti ed operatori locali, affinché vengano ultimate le opere previste. Non si può dimenticare, tuttavia, che il completamento di queste ultime avrebbe un'utilità molto limitata se non si realizzasse nel contempo un sistema di trasporti integrato capace di assorbire una quota rilevante del traffico merci. Pertanto, in assenza di quest'ultimo elemento, verrebbe in qualche modo vanificata la principale finalità delle proposte di legge in discussione, che è quella di migliorare la situazione di un'area tra le più congestionate d'Italia, nonché di attenuare i fenomeni di inquinamento che ivi si registrano.

Ritengo, quindi, opportuno avviare al più presto la discussione delle proposte di legge in esame, al fine di valutare le modalità con cui fissare, in tempi brevi, alcune norme di riferimento che indichino i criteri selettivi e le priorità da rispettare nella concreta realizzazione delle opere. In ordine a quest'ultimo aspetto, la competenza prioritaria deve essere attribuita al Ministero dei trasporti, salve naturalmente le competenze di altri dicasteri, compreso quello dei lavori pubblici.

Vorrei sottolineare, inoltre, che l'Italia è il paese in cui è stato maggiormente trascurato il sistema di trasporto idroviario: basti pensare che vengono ancora seguite classificazioni ormai superate, risalenti ad oltre cinquanta anni fa. Spesso, inoltre, si fa riferimento alle idrovie militari, ma nessuno sa esattamente quali

siano mentre, in alcune recenti leggi, talune opere idrauliche sono state scambiate per opere idroviarie.

Nella maggior parte dei provvedimenti approvati negli anni Ottanta è stato seguito il criterio, solo apparentemente equo, di non finanziare la realizzazione di alcuna opera idroviaria. Inoltre, ogni regione, provincia o comune ha richiesto la realizzazione di opere di interesse esclusivamente locale, mentre sono state effettuate bonifiche fluviali che non hanno avuto alcuna utilità.

Di fronte a tale situazione, si pone l'esigenza di procedere ad un migliore coordinamento con gli enti locali al fine di evitare la « parcellizzazione » degli interventi verificatasi finora in relazione al sistema idroviario padano-veneto. Quest'ultimo, infatti, coinvolge i territori di diverse regioni e i problemi ad esso relativi non possono essere affrontati seguendo un'ottica esclusivamente regionale, come dimostra anche l'esperienza europea, caratterizzata da una fitta rete di interconnessione tra sistemi idroviari.

L'onorevole Mensurati ha facoltà di svolgere la relazione.

**ELIO MENSURATI, Relatore.** Come ha sottolineato il presidente, il sistema idroviario padano-veneto riveste una notevole importanza strategica, come dimostrano le numerose proposte di legge all'ordine del giorno il cui obiettivo è quello di utilizzare i fondi al riguardo stanziati nella legge finanziaria per il triennio 1988-1990.

Ricordo che anche da parte delle regioni interessate è stato predisposto un programma di interventi di circa 2 mila miliardi. Rilevo tuttavia come finora, per quanto riguarda le opere già realizzate, non vi sia stata una chiara distinzione tra l'obiettivo della difesa del fiume — e quindi delle opere idrauliche volte a tal fine — e quello dell'attuazione di idonee strutture per il trasporto delle merci.

I provvedimenti in esame cercano di affrontare in senso più generale il problema del sistema idroviario, come strumento per favorire il trasporto delle

merci, collegato ad altre modalità di trasporto.

A tale scopo sarà anche necessario tener conto delle norme contenute nel disegno di legge sulla difesa del suolo, approvato in sede referente dalla Commissione ambiente della Camera, che sarà discusso dall'Assemblea la prossima settimana. In tale provvedimento, infatti, sono previste autorità di bacino (costituite da comitati istituzionali, comitati tecnici, segreterie) per la difesa ambientale del corso d'acqua e del territorio ad esso interessato, per cui sarà necessario prevedere opportune forme di coordinamento.

Credo sia pertanto utile una pausa di riflessione ed un approfondimento della materia in sede di comitato ristretto, anche per valutare attentamente quanto il disegno di legge sulla difesa del suolo stabilisce in relazione alla tutela dei bacini dei maggiori fiumi italiani, primo tra i quali il Po. Occorrerà anche una rilettura — alla luce di quanto contenuto nella proposta di legge Testa ed altri n. 3231 — del programma che le regioni hanno predisposto con la previsione di somme ingenti, destinate non tanto alla realizzazione di un sistema per il trasporto delle merci quanto alla difesa dell'ambiente e dei bacini fluviali.

Propongo quindi la costituzione di un comitato ristretto, per la redazione di un testo unificato, rilevando come la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto — concordo in questo con il presidente — forse non produrrà risultati nel breve periodo, ma certamente costituisce la struttura portante di un'economia moderna. La realizzazione di un efficiente sistema di trasporto idroviario — per il quale l'Italia è in notevole ritardo — è estremamente importante non solo per lo sviluppo dell'interscambio delle merci all'interno del paese, ma per la funzione che può svolgere di collegamento con il sistema europeo.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

**GIORDANO ANGELINI.** Concordo con la proposta di costituire un comitato ri-

stretto e rinviare l'ulteriore approfondimento della discussione al momento in cui tale comitato avrà concluso i propri lavori. Uno dei primi adempimenti, sarà quello di procedere all'audizione dei rappresentanti delle regioni e degli enti locali. Sarà inoltre necessario che il Governo chiarisca compiutamente la propria posizione. Nel momento in cui si compiono scelte che conteranno nel futuro — come quella della definizione del ruolo della navigazione interna nell'ambito del sistema di trasporto del nostro paese — non vogliamo che accadano più situazioni paradossali come quella, di pochi mesi or sono, di una legge finanziaria che riduceva le pur risicate somme che si era riusciti a far stanziare e del ministro dei trasporti che si dichiarava favorevole all'idrovia Padova-Venezia e ad un'ulteriore allargamento del programma di opere rispetto a quanto predisposto dalla regione. Ho voluto richiamare questo fatto non per gusto di polemica — che in questo caso non avrebbe davvero senso — ma per sottolineare l'esigenza di una chiarificazione degli intendimenti.

Come è evidenziato in questi ultimi tempi sulla stampa, si è sviluppato un ampio dibattito nell'ambito delle regioni interessate sul tema della riorganizzazione del sistema dei trasporti, in particolare per quanto riguarda Padova, Treviso e Venezia, con la previsione di diversi interventi infrastrutturali, quali appunto l'idrovia Padova-Venezia e la sistemazione del porto di quest'ultima città.

Ciò conferma la necessità e l'urgenza di utilizzare i fondi stanziati, affinché essi non si trasformino in residui passivi, e di definire un quadro unitario di riferimento, in assenza del quale la realizzazione di opere per le quali sono state spese migliaia di miliardi avrebbe scarsa utilità. Tali considerazioni valgono in particolare per le infrastrutture di cui si dibatte ampiamente sulla stampa in questi giorni, relativamente alle quali occorrerebbero concrete decisioni.

Giova altresì ricordare che il deficit della bilancia dei pagamenti non è causato soltanto dall'approvvigionamento

energetico, ma anche dal settore dei trasporti.

Un'altra questione da affrontare è quella del riassetto delle competenze, attualmente distribuite in maniera totalmente caotica e non funzionale. In proposito, è stato elaborato di recente un piano da parte di quattro regioni che, in quanto espressione di un momento di raccordo e di coordinamento, sarebbe opportuno tentare di sfruttare: se esso, però, non verrà recepito come proprio dal Governo, non potrà trovare sbocco concreto. Ritengo che le regioni abbiano già inviato il loro piano al Governo, affinché questo lo esamini.

Condivido l'opportunità — sulla quale mi sembra che tutti concordino — di operare in un'ottica di coordinamento e coerenza con la legislazione sulla difesa del suolo. Sempre con riferimento alla distribuzione delle competenze, desidero sottolineare che potranno crearsi problemi in presenza di una pluralità di autorità; sarà quindi quanto meno necessario un maggiore collegamento rispetto a quello che vi è stato nel caso dei magistrati per il Po.

Ho tratteggiato le questioni su cui ritengo sia necessario lavorare in maniera concreta; mi dichiaro favorevole all'istituzione di un comitato ristretto, nonché all'elaborazione di un programma di audizioni che consentano alla nostra Commissione di raccogliere utile materiale conoscitivo.

GIACOMO MACCHERONI. Condivido le osservazioni del presidente e ritengo che debba essere effettuata un'autocritica per la sottovalutazione a livello istituzionale (per la verità, da parte più del Governo che della nostra Commissione) del problema della realizzazione delle idrovie. Sono infatti quanto mai necessarie infrastrutture, per un settore con problemi particolarmente dolenti come quello del trasporto merci, che possano tra l'altro consentire un rilancio della nostra economia.

Si rende quindi indispensabile una grande iniziativa di recupero ed il perse-

guimento di maggiore chiarezza, soprattutto a livello istituzionale. Due punti di riferimento vanno soprattutto tenuti presenti: la legge sulla difesa del suolo ed il riassetto delle competenze. Per quanto riguarda la prima, il relativo progetto di legge ha raccolto un ampio consenso al Senato e dovrebbe essere votato alla Camera mercoledì prossimo. Per quanto concerne il secondo, è necessario avviare un confronto più mirato con il Governo. A mio avviso, l'attuale distribuzione delle competenze tra il Ministero dei lavori pubblici e quello dei trasporti è legata ad un'ottica superata; in relazione all'obiettivo da raggiungere, che è quello della realizzazione del sistema integrato dei trasporti, devono essere attribuite maggiori responsabilità al Ministero dei trasporti.

Incidentalmente, desidero segnalare un'iniziativa della regione Toscana in materia di idrovie, consistente nella predisposizione di una proposta di legge finalizzata ad ovviare all'inerzia del Governo e del Parlamento, che meriterebbe l'attenzione della nostra Commissione. Sempre in riferimento ad alcuni problemi emersi in Toscana, ricordo l'aspra polemica — di cui gli onorevoli Fagni e Lucchesi dovrebbero essere a conoscenza — concernente il canale dei Navicelli (importante arteria di collegamento). In ordine ad essa occorrerebbe trovare una soluzione istituzionale che risolvesse le controversie tra regione, comune di Pisa, camera di commercio, società del canale. Analoghi problemi, non solo collegati a richieste di finanziamento, esistono in molte altre parti d'Italia, con le diversità dovute alle peculiarità delle situazioni. In definitiva, esiste una forte polemica contro le istituzioni da parte degli operatori che non trovano punti di riferimento per la soluzione dei loro problemi concreti. Nessuno fornisce risposte, né di tipo economico, né di tipo istituzionale, alle esigenze dei lavori da compiere o dello svelgimento delle pratiche.

In conclusione, nel dichiararmi favorevole all'istituzione di un comitato ristretto, osservo che è estremamente im-

portante procedere rapidamente all'audizione dei rappresentanti delle regioni e svolgere compiutamente il nostro ruolo di Commissione parlamentare, anche sollecitando il Governo ad assumere le necessarie iniziative.

CESCO GIULIO BAGHINO. Effettivamente, il problema delle idrovie è stato sempre considerato fondamentale, ma non è stato mai affrontato in maniera complessiva.

A mio avviso, le preoccupazioni emerse in ordine ai riflessi di tipo ambientale delle proposte di legge al nostro esame potranno essere più approfonditamente valutate sulla base dei pareri espressi delle competenti Commissioni in sede consuntiva.

Mi dichiaro d'accordo sulle proposte di istituire un comitato ristretto e di procedere ad audizioni dei rappresentanti delle regioni, in un numero tuttavia limitato al fine di non ritardare ulteriormente il corso del provvedimento.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

Pongo in votazione la proposta del relatore di istituire un comitato ristretto per la redazione di un testo unificato delle proposte di legge in esame.

*(È approvata).*

Mi riservo di nominare i componenti il Comitato ristretto sulla base delle designazioni dei gruppi.

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

**La seduta termina alle 10,30.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
DOTT. GIANLUIGI MAROZZA

---

*Licenziato per la composizione e la stampa dal  
Servizio Stenografia delle Commissioni e degli  
Organi Collegiali il 22 maggio 1989.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO